

DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ

W POZNANIU

Poznań, dnia 14 czerwca 1976 r. Nr 4 Poz. 20–23

TREŚĆ:

PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE

20

**ZARZĄDZENIE NR 3/76
NACZELNIKA MIASTA I GMINY W CZERNIEJEWIE**

z dnia 10 marca 1976 r·

w sprawie ustalenia terenu budowlanego i jego podziału na działki budowlane w Czerniejewie·

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 6 lipca 1972 r. o terenach budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego oraz o podziale nieruchomości w miastach i osiedlach (Dz. U· Nr 27, poz. 192, i z 1973 r· Nr 48, poz· 282), oraz § 13 rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 28 sierpnia 1972 r. w sprawie trybu ustalania, rozgraniczania i podziału terenów budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego na obszarze miast i osiedli (Dz· U· Nr 35, poz. 242) zarządzam, co następuje:

§ 1.

1. Ustalam tereny budownictwa jednorodzinnego w mieście Czerniejewo w rejonie ulic: Armii Poznań, Polnej i Gen· Świerczewskiego oraz podział tych terenów na działki budowlane.
2· Określenie terenów wymienionych w ust· 1 ich podział na działki budowlane przedstawia mapa stanowiąca załącznik do zarządzenia.

§ 2.

1. Ustalone w § 1 ust. 1 tereny budowlane są częściowo uzbrojone w drogi i sieć energetyczną niskiego napięcia.
2· Ustalone tereny budowlane zostaną uzbrojone w następujące urządzenia komunalne:
   a) brakujące odcinki dróg
   b) brakujące odcinki sieci energetycznej niskiego napięcia
   c) sieć wodociągową
3. Termin rozpoczęcia uzbrojenia ustalam na rok 1977 z terminem zakończenia w miarę zabudowy terenu.
4· Nowoprojektowane ulice na ustalonych w § 1 terenach budowlanych uzbrojone zostaną w miarę zabudowy terenu·

§ 3·

Uchylam Zarządzenie Nr 10/75 Naczelnika Miasta i Powiatu w Gnieźnie z dnia 5 marca 1975 r. w sprawie ustalenia terenu budowlanego i jego podziału na działki budowlane w Czerniejewie, powiat gnieźnieński, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej Nr 9, poz. 88·

§ 4.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu·

Naczelnik Miasta i Gminy
mgr inż. Aleksandra Sawilska

21

**ZARZĄDZENIE NR 11/76
PREZYDENTA MIASTA GNIEZNA**

z dnia 20 marca 1976 r.

w sprawie ustalenia terenu budowlanego i jego podziału na działki budowlane w Gnieźnie — dzielnica Arkuszewo·

Na podstawie art· 2 ustawy z dnia 6 lipca 1972 r. o terenach budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego oraz o podziale nieruchomości w miastach i osiedlach (Dz· U. Nr 27, poz. 192 i z 1973 r· Nr 48, poz. 282) oraz § 13 rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 28 sierpnia 1972 r. w sprawie trybu ustalania, rozgraniczania i podziału terenów budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego na obszarze miast i osiedli (Dz· U. Nr 33, poz· 242) zarządzam, co następuje:

§ 1.

1. Ustalam tereny budownictwa jednorodzinnego w mieście Gnieźnie — dzielnica Arkuszewo w rejonie ulic: Wschodniej, Mokrej, Wierzbiczany, Asnyka, Norwida, Krańcowej i Ornej, oraz podział tych terenów na działki budowlane.
2. Określenie terenów wymienionych w ust. 1 i ich podział na działki budowlane przedstawia mapa stanowiąca załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2.

1· Ustalone w § 1 ust. 1 tereny budowlane są częściowo uzbrojone w drogi, sieć wodociągową oraz sieć energetyczną niskiego napięcia·
2. Ustalone tereny budowlane zostaną uzbrojone w następujące urządzenia komunalne:
   a) brakujące odcinki dróg,
   b) brakujące odcinki sieci energetycznej niskiego napięcia,
   c) brakujące odcinki sieci wodociągowej·
3. Termin rozpoczęcia robót ustala się na rok 1976, a termin ich zakończenia na rok 1980.
4. Nowoprojektowane ulice na ustalonych w § 1 ust. 1 terenach budowlanych uzbrojone zostaną w miarę zabudowy terenu·

§ 3·

Wykonanie zarządzenia powierzam Wydziałowi Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska·

§ 4.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu.

Prezydent
mgr inż· Zbigniew Kaszuba

PUBLIKACJE

22

OBWIESZCZENIE
o wynikach wyborów do Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu

Na podstawie art. 74 ust. 4 Ordynacji do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i rad narodowych (Dz. U. z 1976 r. Nr 2, poz. 15) ogłasza się następujące wyniki wyborów do Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu, które odbyły się dnia 21 marca 1976 r.

W wyborach do Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu wzięło udział 97,76% wyborców.

Głosów ważnych oddano 829.611.

Liczba głosów nieważnych wynosi 852.

Na listy Frontu Jedności Narodu oddano 823.191 głosów, tj. 99,22% ważnie oddanych głosów.

Następujący kandydaci otrzymali w swoich okręgach wyborczych najwięcej ważnych głosów i zgodnie z art. 67 Ordynacji wyborczej do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i rad narodowych wybrani zostali na radnych Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu:

w okręgu wyborczym Nr 1

1. Roszczak Maria
2. Rudkowski Leszek
3. Andrzejewski Stanisław
4. Gałuszka Izabela
5. Czternasta Janina

w okręgu wyborczym Nr 2

1. Kończal Czesław
2. Jopp Alicja
3. Karwacki Antoni
4. Horbik Henryk
5. Błaszczyński Jerzy
6. Bednarowicz Zbigniew

w okręgu wyborczym Nr 3

1. Ziętkowiak Alfred
2. Mytko Stanisław
3. Mikołajczyk Marian
4. Marczyński Stanisław
5. Namysł Piotr
6. Roguszko-Klupś Maria
7. Nowicki Norbert

w okręgu wyborczym Nr 4

1. Świtaj Maksymilian
2. Rembalska Danuta
3. Koralewska Eleonora
4. Rumiński Eugeniusz

w okręgu wyborczym Nr 5

1. Porajski Andrzej
2. Szych Jan
3. Sołyga Maria
4. Siwczak Krystyna
5. Tomczewski Zenon
6. Rusinek Zbigniew
7. Słomiński Włodzimierz

w okręgu wyborczym Nr 6

1. Waligórski Bogdan
2. Szyperska Aldona
3. Jesionowski Zygmunt
4. Witkowski Ryszard
5. Toporowski Wojciech

w okręgu wyborczym Nr 7

1. Starosta Maria
2. Antkowiak Kazimierz
3. Buchwald Sabina
4. Koteras Bogumiła
5. Królikowski Stanisław

w okręgu wyborczym Nr 8

1. Michałowski Henryk
2. Wyrozębski Aleksander
3. Śpiączka Krystyna
4. Wawrzyniak Alfred
5. Andersch Józef
6. Feliszkowski Władysław
7. Brzostowski Zbigniew

w okręgu wyborczym Nr 9

1. Ścibisz Józef
2. Nowakowski Kazimierz
3. Kowalczyk Kazimierz
4. Drzazga Edward
5. Rajczak Stanisław

w okręgu wyborczym Nr 10

1. Czwojdrak Tadeusz
2. Obrębowski Andrzej
3. Grobelna Elżbieta
4. Pelz Józef
5. Lisiecki Edward

w okręgu wyborczym Nr 11

1. Strakulska Maria
2. Rygusińska Barbara
3. Zbucki Kazimierz
4. Kaczmarek Stefan
5. Szczepańska Marianna
6. Untermann Eugenia
7. Biłos Feliks
8. Drogomirecki Bolesław

w okręgu wyborczym Nr 12

1. Filipiak Adam
2. Cicha Halina
3. Smoczyński Stanisław
4. Fornalczyk Feliks
5. Nowak Alicja
6. Pietrzak Andrzej

w okręgu wyborczym Nr 13

1. Kubiś Florian Antoni
2. Kuchcińska Stanisława
3. Suchocka Hanna
4. Kortylewicz Zenon

w okręgu wyborczym Nr 14

1. Konieczny Stanisław
2. Kaczmarek Józef
3. Łuczak Alojzy Andrzej
4. Giełwanowski Wojciech

w okręgu wyborczym Nr 15

1. Dziewolska Maria
2. Janicki Czesław
3. Hoffmann Anna
4. Ristan Czesława
5. Cichy Roman

w okręgu wyborczym Nr 16

1. Styszyński Konrad
2. Krupieńko Sławomir
3. Giziński Feliks
4. Kornosz Cecylia
5. Koziński Bolesław

w okręgu wyborczym Nr 17

1. Nowak Tadeusz
2. Wojciechowska Zofia
3. Gowarzewski Zygfryd
4. Jankowiak Jan
5. Kempiak Czesław
6. Konieczny Józef

w okręgu wyborczym Nr 18

1. Kołodziejczyk Walenty
2. Scheffler Kazimiera
3. Błoszyk Julian
4. Kuźniarek Zofia
5. Kowalczyk Danuta
6. Haberland Janina

w okręgu wyborczym Nr 19

1. Najdkowski Kajetan
2. Goraj Marian
3. Śmiglak Elżbieta
4. Kułak Bolesław
5. Glapa Genowefa
6. Deckert Wojciech

w okręgu wyborczym Nr 20

1. Koral Wacław
2. Nyczka Mieczysław Antoni
3. Krauze Stefania
4. Czarnota Stanisława
5. Popielski Zygmunt
6. Tomczak Stanisław
7. Kulka Wanda
8. Kaczmarek Zygfryd

w okręgu wyborczym Nr 21

1. Przewoźna Hanka
2. Jaśniak Krystyna
3. Rembacz Helena
4. Pilch Stefan
5. Elmiś Tomasz
6. Klimowicz Eugenia

w okręgu wyborczym Nr 22

1. Napierała Ryszard
2. Słaboszewska Maria
3. Kąkol Ewa
4. Janiszewska Elżbieta

w okręgu wyborczym Nr 23

1. Zawadzki Marian
2. Wojciechowska Maria
3. Hasiec Stanisław
4. Molik Marian
5. Klawe Jadwiga

w okręgu wyborczym Nr 24

1. Wlekły Józef
2. Wasiela Janina
3. Jadach Zbigniew
4. Kaźmierczak Tadeusz
5. Stachowiak Irena
6. Centkowski Zbigniew
7. Dudek Stefan

w okręgu wyborczym Nr 25

1. Brzóska Grzegorz
2. Rudzki Ryszard
3. Dubska Aleksandra
4. Krym Pelagia
5. Jakś Sylwester
6. Balcerek Andrzej
7. Kaczmarek Urszula

w okręgu wyborczym Nr 26

1. Kapczyńska Elżbieta
2. Marcinkowski Benedykt
3. Kucharska Dorota
4. Psiuk Jan

w okręgu wyborczym Nr 27

1. Zasada Jerzy
2. Szuberga Danuta
3. Sych Jan
4. Pietrzak Bolesław
5. Wieczorek Irena
6. Szymoniak Leszek
7. Tobolski Marian
8. Perliński Marian

w okręgu wyborczym Nr 26

1. Borowiak Florian
2. Puchacz Krzysztof
3. Konieczny Janusz
4. Nowakiwski Marian

w okręgu wyborczym Nr 29

1. Michałowski Józef
2. Gumienna Danuta
3. Molik Kazimierz
4. Majerski Longin
5. Malesza Wiesław
6. Szczepański Zygmunt

w okręgu wyborczym Nr 30

1. Korzyniewski Hilary
2. Filek Jan
3. Nowacki Leon
4. Pietrzak Edmund
5. Rokietnicka Łucja
6. Starzyńska Barbara
7. Konieczna Marta
8. Taczała Seweryna

w okręgu wyborczym Nr 31

1. Poch Aleksandra
2. Rydlewska Bożena
3. Zięty Edward
4. Przybylak Stanisław
5. Bąkowski Jerzy
6. Piasecki Henryk

w okręgu wyborczym Nr 32

1. Jurga Jan
2. Pawłowski Bolesław
3. Garasz Cecylia
4. Błaszczyk Irena
5. Jerzyniak Jan
6. Matuszczak Marianna
7. Kiciński Jerzy

w okręgu wyborczym Nr 33

1. Chojnacki Jan
2. Grobelny Grzegorz
3. Bojko Maria
4. Szymczak Józef

Zarządzam ogłoszenie powyższych wyników wyborów w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu.

Wojewoda Poznański
Stanisław Cozaś

23

ZARZĄDZENIE INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W BYDGOSZCZY

z dnia 27 marca 1976 r.

w sprawie lakalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie § 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1975 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21, poz. 111) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Wymiary statków i tratw

1. Statki i tratwy nie mogą przekraczać następujących wy miarów:

Lp.	Droga wodna	Statki		Tratwy	
		dług. m	szer. m	dług. m	szer. m
1	2	3	4	5	6
1	rzeka Brda od Czyżkówka do Brdy ujścia	57	9,2	100	4,50
2	Kanał Bydgoski	57	9,2	100	4,50
3	rzeka Noteć Dolna od Nakła Wschód do Santoku	57	9,2	100	4,50
4	rzeka Noteć Górna od jeż. Gopła do ujścia do Kanału Bydgoskiego wraz z Kanłem Górno-noteckim	42	4,88	80	4,50
5	kanał Ślesiński wraz z jeziorem Gopłem i innymi	57	9	100	4,50
6	Kanał Folusza z jeziorami	42	4,88	80	4,50
7	rzeka Warta od ujścia Noteci do dolnej granicy Poznania	57	9	90	10,00
8	rzeka Warta od dolnej granicy Poznania do Lubonia	57	9	60	5,00
9	rzeka Warta od Lubonia do Konina	57	8	90	10,00
10	rzeka Warta od Konina do Sieradza	—	—	50	4,50
11	rzeka Gwda od Piły do ujścia do Noteci	—	—	50	4,50
12	rzeka Drawa od mostu Kamienna do ujścia rzeki Płocicznej	—	—	50	4,50
13	rzeka Drawa od ujścia rzeki Płocicznej do ujścia do Noteci	40	4,50	50	4,50
14	rzeka Brda spławna z pojez. Chojnickim	—	—	50	4,50

2. Pociągi holownicze nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

Lp.	Droga wodna	Długość łącznie z holownikiem m	Szerokość m	Skład pociągów
1	2	3	4	5
1	Rzeka Brda, Kanał Bydgoski i rzeka Noteć Dolna do Santoku			
	1) Dla pociągów płynących w dół rzeki:			
	a) Kanał Bydgoski i rzeka Brda od Czyżkówka do Brdyujścia	400	9,2	holownik + barki w pasie pojedyńczym lub próżne w 2 członach (kanałówki)
	b) rzeka Noteć Dolna od Nakła Wschód do Santoku	400	9,2	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym
	2) Dla pociągów holowniczych płynących w górę rzeki:			
	rzeka Brda od Brdyujścia do Czyżkówka, Kanał Bydgoski i rzeka Noteć Dolna od Santoku do Nakła Wschód	450	9,2	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym
2	Rzeka Noteć Górna od jeż. Gopła do ujścia do Kanału Bydgoskiego łącznie z Kanałem Górnonoteckim w obydwu kierunkach	350	4,88	holownik + barki załadowane w pasie pojedyńszym
3	Kanał Slesiński wraz z jez. Gopłem i innymi w obydwu kierunkach	350	9,2	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym
4	Kanał Folusza z jeziorami w obydwu kierunkach	350	4,88	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym

1	2	3	4	5
5	Rzeka Warta od Sanoku do Konina A. Dla pociągów holowniczych płynących w dół rzeki:			
	1) przy wodostanie 2 m i wyżej na wodowskazie w Poznaniu	400	9,20	holownik + barki załadowane w pasie pojedyńczym lub próżne w pasie podwójnym
	2) przy wodostanie poniżej 2 m na wodowskazie w Poznaniu	350	9,20	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym
	B. Dla pociągów holowniczych płynących w górę rzeki:			
	1) przy wodostanie 2 m i wyżej na wodowskazie w Poznaniu	450	9,20	holownik + barki załadowane w pasie pojedynczym lub próżne (kanałówki) w pasie podwójnym
	2) przy wodostanie poniżej 2 m na wodowskazie w Poznaniu	400	9,20	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedynczym
6	Rzeka Drawa w obydwu kierunkach	100	4,50	holownik + barka

3. Zestawy pchane nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

Lp.	Droga wodna	Długość m	Szerokość m	Skład zestawu
1	2	3	4	5
1	Rzeka Brda od km 0 do 14,4 w obydwu kierunkach	92	9,2	pchacz + dwie barki pchane
2	Kanał Bydgoski i rzeka Noteć Dolna od km 14,4 do 136,2 w obydwu kierunkach	92	9,2	pchacz + dwie barki pchane
3	Rzeka Noteć Dolna od km 136,2 śluza Pianówka do km 143,1 śluza Mikołajewo w obydwu kierunkach	57	9,2	pchacz + jedna barka pchana
4	Rzeka Noteć Dolna od km 143,1 do km 226 w obydwu kierunkach	92	9,2	pchacz + dwie barki pchane
5	Rzeka Warta od Santoku do Pyzdr a) w górę rzeki b) w dół rzeki	 92 57	 9,2 9,2	 pchacz + dwie barki pchane pchacz + jedna barka pchana

4. Wymiary statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych ustalone w powyższych tabelach mają zastosowanie również do uprawiania żeglugi w porze nocnej.
5. Na odcinku rzeki Noteci Dolnej od km 136,2 do 143,1 ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, zestawy pchane o długości przekraczającej 57 m winny być rozłączone, a poszczególne barki przeprowadzane pajedynczo.
6. W czasie rejsu w dół rzeki rozłączona z zestawu druga barka pchana winna oczekiwać na powrót pchacza, przycumowana w dolnym awanporcie śluzy Pianówka, a w czasie rejsu w górę rzeki w górnym awanporcie śluzy Mikołajewo.

§ 2.

Znaki i sygnały pociągów holowniczych

1. Ze statku holującego należy nadawać sygnały przed każdym rozpoczęciem ruchu, zatrymania względnie zrzucenia holu statków holowanych. Sygnały powinny być nadawane za pomocą gwizdka parowego, syreny, rogu, dzwonu lub trąbki sygnałowej.
2. Sygnały te mogą również służyć do porozumienia się pomiędzy statkami pociągu holowniczego.
3. Pomiędzy statkiem holującym, a statkami holowanymi stosuje się następujące sygnały dźwiękowe:
   1) jeden krótki, dwa długie, jeden krótki — rozpoczęcie jazdy — podniesienie kotwicy,
   2) jeden długi, trzy krótkie, jeden długi — przygotowanie do zakończenia jazdy,
   3) jeden długi, trzy krótkie — rzucenie kotwicy,
   4) jeden krótki, jeden długi, jeden krótki — zrzucenie holu.
4. Pomiędzy statkiem holowanym, a statkiem holującym stosuje się następujące znaki sygnalizacji wzrokowej.
   1) w porze dziennej — białą flagę umieszczoną na maszcie lub na drzewcu z tym że:
      a) flaga umieszczona na szczycie (topie) masztu, stanowi sygnał, że statek holujący może płynąć „cała naprzód",
      b) flaga opuszczona do połowy masztu stanowi sygnał, że statek holujący może płynąć „pół naprzód",
      c) flaga opuszczona całkowicie stanowi sygnał, że statek holujący powinien niezwłocznie zatrzymać maszyny,
   2) w porze nocnej — białym światłem z tym, że:
      a) przy pomocy ruchów pionowych światłem dla nadawania sygnału „naprzód",
      b) przy pomocy ruchów poziomych światłem dla nadawania sygnału „zatrzymać maszyny statku holującego".
5. Sygnały nadawane z jednego statku powinny być nieniezwłocznie przekazywane na następny statek aż do statku holującego.
   Przy wprowadzaniu w ruch pociągu holowniczego, sygnały powinny być nadawane kolejno licząc od ostatniego statku holowanego — przy jeździe w górę drogi wodnej i od pierwszego statku holowanego — przy jeździe w dół drogi wodnej.
6. Ilekroć w niniejszym zarządzeniu jest mowa o znakach i sygnałach żeglugowych z wyjątkiem znaków i sygnałów wymienionych w ust. 1 do 4, należy przez to rozumieć znaki i sygnały określone w przepisach żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, stanowiących załącznik do zarządzenia Nr 44 Ministra Komunikacji z dnia 11 marca 1975 r.w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. Urz. Ministerstwa Komunikacji Nr 9, poz. 68).

§ 3.

Zanurzanie statków

Zanurzenie statków winno być mniejsze o co najmniej 10 cm od aktualnej głębokości tranzytowej na danej drodze wodnej.

§ 4.

Szybkość statków

1. Największa szybkość statków nie może przekraczać:
   1) na rzece Brdzie od km 0 do 9,00 — 8 km/godz.
   2) na rzece Brdzie od km 9,00 do 14,4 — 6 km/godz.

3) na Kanale Bydgoskim i rzece Noteci Dolnej od km 14,4 do 226,00 — 12 km/godz.
4) na rzece Noteci Górnej od jeziora Gopła do ujścia do Kanału Bydgoskiego — 8 km/godz.
5) na Kanale Slesińskim wraz z jeziorem Gopłem i innymi — 10 km/godz.
6) na Kanale Folusza — 8 km/godz.
7) na rzecze Warcie od Santoku do Konina — 12 km/godz.
8) na rzece Drawie od ujścia rzeki Płocicznej do ujścia do Noteci — 5 km/godz.

2. Ograniczenie szybkości nie obowiązuje statków będących w akcji ratowniczej lub interwencyjnej.
3. Dla statków sportowych i turystycznych o powierzchni do 20 m² ustala się następujące szybkości:
   1) na rzece Brdzie od km 0—14,4 20 km/godz.
   2) na pozostałych odcinkach dróg wodnych 35 km/godz.
4. Zabrania się używania motorów bez tłumików.
5. Szybkość statków o napędzie strugowodnym nie może przekraczać 8 km/godz. (nie dotyczy statków sportowych i turystycznych).
6. Szybkość może być ograniczona na poszczególnych odcinkach dróg wodnych i na określony czas, przez terenowy organ administracji wodnej, po uprzednim uzgodnieniu z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej Bydgoszcz.

§ 5.

Wyprzedzanie się statków

Wyprzedzanie się statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych jest zabronione na rzece Brdzie w obrębie miasta Bydgoszczy, km 10,8 do 14,4.

§ 6.

Ograniczenie żeglugi

1. Ustala się następujące ograniczenie żeglugi na jeziorach stanowiących szlak żeglowny drogi wodnej Warta — Kanał Bydgoski oraz jeziorze Charzykowskim i zalewie Koronowskim:
   1) dla kajaków, gdy siła wiatru przekracza 3° w skali Beauforta
   2) dla łodzi otwartych sportowych, turystycznych, rybackich i roboczych o powierzchni do 20 m², gdy siła wiatru przekracza 4° w skali Beauforta,
   3) dla łodzi motorowych z pokładem zamkniętym o powierzchni do 20 m², gdy siła wiatru przekracza 5° w skali Beauforta,
   4) dla wszystkich statków o powierzchni od 20 m² do 100 m², gdy siła wiatru przekracza 6° w skali Beauforta,
   5) dla statków z pokładem zamkniętym o powierzchni powyżej 100 m² gdy siła wiatru przekracza 8° w skali Beauforta.
2. Jeżeli siła wiatru przekracza podane w pkt. 1—5 stopnie, statki winny przerwać żeglugę i wpłynąć do najbliższego portu lub przystani.

§ 7.

Przejazd statków przez śluzy

1. Ustala się następujący porządek śluzowania:
   1) w czasie śluzowania załoga statku winna znajdować się na swoich stanowiskach manewrowych celem zachowania bezpieczeństwa,
   2) po wejściu statku do śluzy w Brdyujściu, Bydgoszczy, Osowej Górze, Nowem, Krzyżu, Lisiogonie, Pakości i Morzysławiu, kierownik statku winien zgłosić się u obsługi śluzy i podać dane dotyczące statku i załogi, które wpisuje się do dziennika ruchu statków,
   3) statki pasażerskie oraz statki przewożące materiały łatwopalne i wybuchowe winny być śluzowane oddzielnie,
   4) wystające poza burty statku przedmioty wyposażenia pokładowego, winny być usunięte przed wpłynięciem statku do śluzy,
   5) w czasie śluzowania statki winny być odpowiednio przycumowane, a odległość pomiędzy burtami statków znajdujących się w komorze śluzowej winna wynosić co najmniej 10 cm,
   6) na statkach żaglowych, żagle winny być opuszczone w odległości co najmniej 100 m przed śluzą.
2. W czasie śluzowania zabrania się:
   1) wsiadania lub wysiadania pasażerów,
   2) załadowywania i wyładowywania towarów,
   3) dokonywania naprawy na statku, która przedłużyłaby postój statku w śluzie.

§ 8.

Postój statków i tratw.

1. Na drogach wodnych wymienionych w § 1 ust. 1 Lp. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9 dopuszczalne jest ustawianie statków tylko w dwóch rzędach obok siebie po jednej stronie szlaku żeglownego. Strona przeciwna winna być wolna.
2. Na drogach wodnych wymienionych w § 1 ust. 1 Lp. 4, 6, 12 dopuszcalne jest ustawianie statków tylko w jednym rzędzie i po jednej stronie szlaku żeglownego. Strona przeciwna winna być wolna.
3. Na drogach wodnych wymienionych w § 1 ust. 1 Lp. 1, 2, 3, 7, 8, 9 dopuszczalne jest ustawianie tratw w dwóch pasach o łącznej szerokości do 10 m obok siebie po jednej stronie szlaku żeglownego. Strona przeciwna winna być wolna.
4. Na drogach wodnych wymienionych w § 1 ust. 1 Lp. 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13 i 14 dopuszczalne jest ustawianie tratw tylko w jednym pasie o szerokości do 5 m i po jednej stronie szlaku żeglownego, lub spławnego. Strona przeciwna winna być wolna.
5. Na rzece Noteci Dolnej od km 118 do 120 postój wszystkich statków niezależnie od posiadanych rozmiarów, jest dozwolony wyłącznie w jednym rzędzie i tylko przy lewym brzegu.
6. Tratw nie wolno zostawiać bez opieki w czasie postoju. Obszary wodne zajęte na postój tratw winny być oznakowane tablicami z napisem wskazującym właściciela drewna oraz jego adres.
7. Drewno magazynowane na wodzie winno być pod stałą opieką dozorców, którzy powinni przebywać stale na tratwach lub w ich pozliżu. Jeden dozorca może dozorować tratwy na odcinku rzeki nie dłuższym niż 1 kilometr.
8. Statki znajdujące się na placu budowy w czasie wykonywania robót regulacyjnych, pogłębiarskich itp. winny być zabezpieczone w taki sposób, aby nie mogły samoczynnie spłynąć na skutek działania wiatru i prądu wody, względnie być uruchomione przez osoby niepowołane.
9. Odpowiedzialność za właściwe zabezpieczenie statków ponosi kierownik placu budowy, a za zabezpieczenie tratw — właścicil spławianego drewna.
10. Postój statków rybackich, umieszczanie sadzy z rybami oraz zastawianie sprzętu rybackiego jest dozwolone wyłącznie poza linią szlaku żeglownego w miejscach wyznaczonych przez terenowy organ administracji wodnej. W przypadku niezbędnej konieczności, podyktowanej specjalnymi warunkami odłowu ryb, zezwala się na krótkotrwałe przegradzanie szlaku żeglownego sieciami rybackimi, pod warunkiem stałego dozorowania zastawionej w ten sposób sieci przez dyżurnego rybaka zaopatrzonego w łódź oraz sprzęt sygnalizacyjny tj. czerwoną chorągiewkę w dzień i czerwone światło w nocy. Na sygnał zbliżającego się statku sieć stanowiąca przegrodę winna być usunięta dla umożliwienia swobodnego przejazdu.

§ 9.

Stosowanie kotwic i bumsztaków.

1. Kotwiczenie, wleczenie łańcuchów i bumsztakowanie jest zabronione na następujących odcinkach dróg wodnych:
   1) na kanale Górnonoteckim od km 121,6 do km 146,6,
   2) na kanale Ślesińskim od km 0,00 do km 32,0 z wyjątkiem jezior,
   3) na kanale Bydgoskim od km 14,4 do km 38,9.
2. W czasie ruchu statków na odcinkach dróg wodnych wymienionych w ust. 1, kotwice winny być tak zabezpieczone, aby nie nastąpiło samoczynne opuszczenie do wody.

§ 10.

Żegluga nocna.

Żegluga w porze nocnej może odbywać się na tych drogach wodnych, których przygotowanie do żeglugi pod względem oznakowania i oświetlenia zostało stwierdzone komisyjnie przy współudziale właściwego miejscowo organu administracji wodnej, Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy i P.P. Żeglugi Bydgoskiej.

§ 11.

Przewozy specjalne

Uprawianie żeglugi statkami o wymiarach większych niż określone w § 1 zarządzenia jest dopuszczalne na zasadach przewidzianych dla przewozów specjalnych i wymaga oddzielnego zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy.

§ 12.

Wyposażenie i oznakowanie tratw.

1. Tratwy powinny posiadać następujące wyposażenie:
   1) drygawki i szreki lub inne urządzenia umożliwiające kierowanie i zatrzymywanie tratw. Na każdym pasie o szerokości do 5 metrów winna znajdować się 1 drygawka na końcu pasa oraz po 1 szreku na przedzie i w środku pasa, a 2 szreki na końcu pasa. Na pasach o większej szerokości niż 5 metrów należy zwiększyć ilość drygawek do 2 na każdym końcu pasa oraz ilość szreków również do 2 na przodzie i w środku pasa. Poza tym na każdej tratwie winna znajdować się 1 drygawka zapasowa oraz 1 szrek zapasowy.
   2) wyposażenie tratw w szreki przy spławie na drogach wodnych o głębokości powyżej 1,5 m lub tratw holowanych nie jest konieczne lub może być ograniczone do 1 szreka na końcu i 1 w środku pasa,
   3) liny stalowe lub liny włókienne o dostatecznej wytrzymałości (stalowe o średnicy minimum 10 mm, konopne 25 mm) w dwóch odcinkach po co najmniej 35 metrów długości,
   4) jedną siekierę oraz po jednym bosaku i drągu dla każdego flisaka,
   5) drut miękki o średnicy 3—5 mm i długości 50 m,
   6) klamry budowlane stalowe w ilości co najmniej 4 szt.
   7) gwoździe budowlane różnych wymiarów,
   8) kładkę do schodzenia na brzeg o wymiarach 0,5 × 3,5 m i dopuszczalnym obciążeniu roboczym minimum 150 kg,
   9) łódź towarzyszącą o nośności wystarczającej do pomieszczenia osób stanowiących załogę tratwy,
   10) kolce do butów dla każdego flisaka,
   11) kamizelki ratunkowe po jednej sztuce dla każdego członka załogi tratwy,
   12) 2 koła ratunkowe z rzutkami o długości 25 metrów,
   13) apteczkę wyposażoną w środki niezbędne do udzielania pierwszej pomocy,
   14) cztery latarnie białe oraz dwie latarnie czerwone o kącie świecenia 360°,
   15) dwie flagi czerwone oraz jedną flagę lub tablicę czerwono-białą,
   16) dzwon, gong lub trąbkę do dawania sygnałów,
2. Tratwy winny być oznakowane tablicą białą umieszczoną na środku długości tratwy, na wysokości 1,5 m z napisem obustronnym określającym nazwę i adres przedsiębiorstwa spławiającego drewno.

§ 13.

Oznakowanie promów i łodzi.

Dla zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi, promy i łodzie służące do przewozów międzybrzegowych winny być oznakowane dodatkowo przez wymalowanie burt farbą koloru pomarańczowego.

§ 14.

Jazda na nartach wodnych.

1. Jazda na nartach wodnych jest dozwolona wyłącznie poza szlakiem żeglownym i tylko na następujących odcinkach dróg wodnych:
   1) tor regatowy w Brdyujściu,
   2) jezioro Gopło i jezioro Ślesińskie,
   3) inne jeziora i zbiorniki wodne nie połączone z drogami wodnymi żeglownymi.
2. Na statku holującym narciarza wodnego oprócz kierownika statku powinna być druga osoba pełnoletnia dla obserwacji i obsługi narciarza.
3. Lina holownicza powinna być zamocowana w taki sposób, aby nie ograniczała zdolności manewrowej statku holującego. Liny nie wolno holować bez narciarza.
4. Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy z urzędu lub na wniosek organu administrującego drogą wodną lub jeziorem może wydać zakaz jazdy na nartach, gdyby stanowiło to zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi.

§ 15.

Głębokości tranzytowe i stany wody.

1. Terenowe organy administracji wodnej zobowiązane są do ustalania i podawania zainteresowanym osobom fizycznym i prawnym, aktualnych głębokości tranzytowych oraz stanów najwyższej wody żeglownej na poszczególnych odcinkach dróg wodnych.
2. Aktualne głębokości tranzytowe winny być podawane również na tablicach informacyjnych ustawionych w następujących punktach dróg wodnych:
   1) śluza nr 1 Brdyujście
      — tablica z danymi na rzekę Wisłę w kierunku Gdańska
      — tablica z danymi na odcinek drogi wodnej Wisła — Odra od Brdyujścia do Nakła-Wschód i do Santoku,
   2) śluza Lisiogon
      — tablica z danymi na drogę wodną od kanału Bydgoskiego do śluzy w Morzysławiu,
   3) śluza Nakło-Wschód
      — tablice z danymi na drogę wodną do śluzy w Krzyżu i do Brdyujścia,
   4) śluza Krzyż
      — tablice z danymi na drogę wodną do Kostrzyna oraz na rzekę Wartę do Poznania,
   5) miejscowość Santok przy ujściu Noteci do Warty
      — tablica z danymi na rzekę Noteć do śluzy w Krzyżu i Brdyujściu,
      — tablica z danymi na rzekę Wartę do portu w Poznaniu,
   6) wjazd do portu w Poznaniu
      — tablica z danymi na rzekę Wartę do Santoku,
      — tablica z danymi na rzekę Wartę do Morzysławia,
   7) śluza Morzysław
      — tablica na górnej głowicy z danymi na rzekę Wartę do Poznania
      — tablica na dolnej głowicy z danymi na drogę wodną do śluzy Lisiogon,
   8) śluza Pakość
      — tablica z danymi w kierunku śluzy Lisiogon.

§ 16.

Oznakowanie szlaku żeglownego

1. Oznakowanie szlaku żeglownego znakami pływającymi i brzegowymi należy do obowiązków właściwego organu administracji wodnej z wyjątkiem oznakowania przęseł żeglownych mostów kolejowych.
2. Oznakowanie i oświetlenie przęseł żeglownych mostów kolejowych należy do obowiązków dyrekcji rejonowych kolei państwowych, które zobowiązane są również do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w przęsłach żeglownych.

§ 17.

Określanie stron szlaku żeglownego

1. Na jeziorach i innych zbiornikach wodnych oraz na stanowiskach szczytowych kanałów łączących drogi wodne, za prawą stroną szlaku żeglownego uważa się stronę w kierunku od wschodu na zachód lub od południa na północ, przeciwną stronę uważa się za stronę lewą.
2. Na pozostałych odcinkach kanałów, prawy brzeg i prawą stronę szlaku żeglownego określa się jak na rzekach dla statku płynącego z prądem wody.

§ 18.

Przepisy końcowe.

Niezależnie od stosowania przewidzianych niniejszym zarządzeniem składów pociągów holowniczych, zestawów pchanych i tratw, kierownicy tych pociągów, zestawów i tratw obowiązani są w warunkach uciążliwych dla żeglugi zmniejszyć odpowiednio długość pociągu holowniczego, zestawu pchanego i tratwy jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa żeglugi.

§ 19.

Tracą moc obowiązującą:

1. Zarządzenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy z dnia 5 maja 1967 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych (Dziennik Urzędowy WRN w Bydgoszczy nr 9, poz. 54).
2. Zarządzenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy z dnia 23.09.1975 r. w sprawie lokalnych doraźnych przepisów żeglugowych na drodze wodnej Wisła — Odra (nie publikowane).

§ 20.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Inspektoratu
mgr Kazimierz Rozwadowski

Warunki prenumeraty Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu na rok 1976

Opłata za prenumeratę Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu na rok 1976 wynosi:

półrocznie . . . . . 10 zł bez skorowidza

rocznie . . . . . . 18 zł ze skorowidzem

Opłata za prenumeratę powinna być uiszczona z góry.

Rachunków nie wysyła się

Adres Redakcji: Poznań, Urząd Wojewódzki Aleja Stalingradzka 14/18, pokój 353
Adres Administracji: Poznań, Urząd Wojewódzki ul. Kościuszki 92, pokój nr 029
Konto: Narodowy Bank Polski V Oddział Miejski nr 63050-39-224 Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej

Prenumerata roczna 18,—, półroczna 10,— zł
Prenumeratę należy uiszczać z góry bez wezwania ze strony Administracji, gdyż rachunków nie wysyła się.
Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów należy wnieść do Administracji najpóźniej 3 dnia po otrzymaniu następnego z kolei dziennika.
Cena niniejszego egzemplarza 2,10 zł

ODBIORCA:

Tłoczono w Poznańskich Zakładach Graficznych im. M. Kasprzaka — Zakład 1 — 575/76 — 1800 Indeks 35605